திரு. க. இராமமூர்த்தி : பின்னாலே இப்படி ஏற்படலாம் என்ற அச்சம் இதிலே தெரிவிக்கப்படவில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத்தலைவர் : அது தேவையில்லை. பில் கொண்டு வந்த விதத்தில் ஏதாவது முறைகேடுகள் இருக்கிறதா? இந்த பில் கொண்டுவருவதற்கான ஒரு நிகழ்ச்சியை, ஒரு காரணமாகக் காட்டி இருக்கிறார்கள். அந்தக் காரணம் பில் 'டிராப்ட்' பண்ணுகிற நேரத்தில் தேவை இல்லாமல் போய் இருக்கலாம். இப்படிப்பட்ட தேவை பின்னாலே கூட இருக்கலாம். டிராப்ட் செய்ததிலே என்ன தவறு? இதிலே பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டர் இல்லை. தேவையா தேவையில்லையா என்பதைப் பிறகு பார்த்து சொல்லிக்கொள்ளலாம்.

திரு. க. இராமமூர்த்தி : ஆகஸ்ட் 15-ல் நடந்தது என்று சொன்னால், பின்னாலே நிறைவேற்றப்பட்ட பிறகு பார்க்கும்போது செப்டம்பர் 9-ம் தேதி 8-ம் தேதி உட்கார்ந்து கொண்டு 15-ம் தேதி ஆகஸ்ட் மசோதா நிறைவேற்றி இருக்கிறார்கள் என்று எங்களையும் சேர்த்து சந்தேகிக்கும் நிலைமைவரும் இனி மேல் நடக்கபோகும் நிகழ்ச்சிக்கு கொண்டு வாருங்கள் அது தான் நல்லது. But that is not mentioned in the Bill.

Thiru K. VINAYAKAM : Sir, the point is that the drafting is very awkward and bad and it is not in order. It contemplates some future trouble. The reference to the expression "15th August" is not necessary and they should have dropped it. The framers of this Bill have not taken into consideration the fact that they should not submit to this House this kind of inconvenient Bill and we should not be a prey to these temptations and that is all.

மாண்புமிகு பேரவைத்தலைவர் : இந்த மசோதா கொண்டுவந்த நோக்கம், காரணம் இவற்றைச் சொல்வது அந்த மசோதாவின் அங்கமாக ஆகுமா? மசோதாவின் அங்கமாக ஆவதில்லை. அது 'பில்' அல்ல. ஏன் கொண்டு வருகிறோம் என்பதை விளக்கும் குறிப்புதான். உங்களுக்குத்தெரிந்து இருக்க வேண்டும். இதிலே எந்த விதமான 'பாயின்ட் ஆப் ஆர்டரும் இல்லை.

8. அரசினர் மசோதாக்கள்—தொடர்ச்சி.

(இ) தமிழ்நாடு 1970-ம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகளைக் கேட்டுப்பெறுதல் மசோதா (சட்டப்பேரவை மசோதா எண் 32/70)

The Hon. Thiru S. J. SADIQ PASHA : Mr. Speaker, Sir I beg to move—

'That the Tamil Nadu Requisitioning of Motor Vehicles Bill, 1970 (Legislative Assembly Bill * No. 32 of 1970) as passed by the Tamill Nadu Legislative Assembly be taken into consideration.'

Sir I have brought forward this Bill to replace the Tamil Nadu Requisitioning of Movable Property Ordinance, 1970 (Tamil Nadu Ordinance No. 1 of 1970) which was promulgated by the Governor on the 14th August, 1970.

The Government had received information about the threat of the private operators to take their vehicles off the road on the 15th August, 1970, such stoppage of motor vehicles would have caused

*Published in the *Tamil Nadu Government Gazette* Extraordinary dated 3rd September 1970.

considerable inconvenience to the public. It was, therefore, considered necessary to provide uninterrupted service to the public. As the number of motor vehicles available with the Government was not sufficient for the purpose, it became necessary to take power to requisition the motor vehicles belonging to private operators.

The Tamil Nadu Requisitioning and Acquisition of Immovable Property Act 1956 (Tamil Nadu Act XLII of 1956) provided for the requisitioning of acquisition of only immovable property. This Act does not provide for the requisitioning of movable property. Legislation providing for the requisitioning of movable property was, therefore, necessary. Hence, to enable the Government to requisition the motor vehicles belonging to private operators, the Tamil Nadu Requisitioning of Movable Property Ordinance, 1970 (Tamil Nadu Ordinance 1 of 1970) was promulgated by the Governor on the 14th August, 1970.

The private operators, however, deferred their threatened strike fixed for 15—8—1970. It is considered that it would be better if the Government arm themselves with the powers as provided in the Ordinance to meet such strikes by bus or lorry or taxi operators in future.

In the Ordinance the term "movable property" has been defined so as to mean a motor vehicle, any movable property ancillary or incidental to the maintenance and control of such motor vehicle and any right in or over such motor vehicle or movable property.

Since the purpose of the Ordinance is only to requisition motor vehicles the short title of the proposed Bill has been suitably modified as the Tamil Nadu Requisitioning of Motor Vehicles Bill, 1970". As already stated. the Bill seeks to replace the said Ordinance Sir, I request the House to accept the motion.

Thiru K. RAMAMOORTHI : Sir, I move the following amendment :—

' That the Tamil Nadu Requisitioning of Motor Vehicles Bill, 1970 be referred to a Select Committee consisting of ...Members of the Assembly.' (Names of Members to be furnished later.)

Thiru R. PONNAPPA NADAR : Sir, I second it.

மாண்புமிகு பேரவைத்தலைவர் : திரு. இராமமூர்த்தி, அடுத்து பெரிய விவாதம் இருக்கிறது.

திரு. க. இராமமூர்த்தி : இது ரொம்ப முக்கியமான மசோதா. இதைக் கொஞ்சம் பின்னாலே கூட வைத்துக்கொள்ளலாம்.

நாம் தான் இன்னும் ஒரு மாதத்தில் கூடப்போகிறோமே,

மாண்புமிகு பேரவைத்தலைவர் : ஒரு மாதம் என்று நிச்சயமாகச் சொல்ல முடியாது. மேலே கூட ஆகலாம்.

திரு. க. இராமமூர்த்தி: தலைவரவர்களே, இந்த மசோதா மீதான என்னுடைய திருத்தத்தை வலியுறுத்தி என்னுடைய கட்சியின் சார்பில் என்னுடைய கட்சியின் கருத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த மசோதாவைப் பொறுத்த வரைக்கும், இந்த மசோதா இப்படிப்பட்ட ரூபத்தில் கொண்டுவரப்பட்டு இருப்பதை விட திராவிட முன்னேற்றக்கழக அரசு மிக தைரியமாக, துணிச்சலாக இந்த நாட்டிலே இருக்கிற பஸ போக்குவரத்தை நாங்கள் தேசிய மயம் ஆக்குகிறோம் என்ற ஒரு சட்டத்தை அவசரச்சட்டமாக இருந்தாலும் சரி, ஒரு மசோதாவாக கொண்டு வந்து சட்டமாக நிறைவேற்றி இருந்தாலும் சரி, மிகுந்த மகிழ்ச்சியோடு அவர்களோடு ஒத்துழைப்புத் தந்து இருப்போம். ஆனால் திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் எங்களை கேலியும் கிண்டலும் செய்து விட்டு, இன்று டில்லி செல்கிற பாதையில் சென்று கொண்டு இருக்கிறார்கள். அந்த நிலைமையில் இந்த மசோதா இந்த அவையின் முன்னாலே வைக்கப்பட்டு இருக்கிறது.

நம்முடைய அவையிலே ஒரு பிரச்னை வந்தது. டெல்லி பாராளுமன்றத்திலே இந்த அரசு மான்ய ஒழிப்பு மசோதாவைப் பற்றி விஷயம், அது பற்றிய சம்பவங்கள் எழுப்பப்பட்டது. நாங்கள் அரசு மான்ய ஒழிப்பை எதிர்க்கவில்லை. அந்த ஒழிப்பிற்குப் பேரம் பேசுகின்ற நிலைமையில் அந்தச் சட்டம் உருவாகி இருந்ததை வைத்து, அதை வைத்துக்கொண்டு அரசு அவர்களை மிரட்டவும், அந்த அதிகாரத்தை வைத்துக்கொண்டு தங்கள் அரசியல் செல்வாக்கை அல்லது அவர்களுடைய அரசியல் கட்சிக்கு, அரசியல் நோக்கங்களுக்குப் பணம் பறிக்கிற ஒரு மசோதாவாக அது ஆகிவிட்டது, அதற்கு நாம் ஆளாகக் கூடாது என்பதற்காக எங்கள் தலைவர் காமராஜர் அரசு மான்ய ஒழிப்பு மசோதாவை எதிர்த்தார். இன்றையதினம் அதே அடிப்படையில் சென்று கொண்டு இருக்கும் திராவிட முன்னேற்றக் கழக சர்க்கார் இந்த பஸ்களை எடுத்துக் கொள்வதைப்பற்றி அதே மாதிரி ஒரு மசோதாவைக் கொண்டுவந்து இருக்கிறார்கள். தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகளை எந்த நோக்கிலும் மிரட்ட முடியும் என்ற எண்ணத்தை உள்ளடக்கி இந்த மசோதா அவையின் முன்னாலே கொண்டு வரப்பட்டு இருக்கிறது. இதைப்பேசுகிற நேரத்தில் எங்களுக்கு கவனம் இருக்கிறது. நிச்சயமாக காங்கிரஸ் தரப்பிலிருந்து நாங்கள் பஸ் முதலாளிகளுக்கு வக்காலத்து வாங்கி கொண்டு பேசுகிறோம் என்று வெளியே சென்று திராவிட முன்னேற்றக் கழக நண்பர்கள் ஒரு வேளை பேசலாம். ஆனால் நியாய பூர்வமாக, உணர்ச்சி பூர்வமாக நிச்சயமாக சொல்லக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். இப்படிப்பட்ட மசோதாக்கள் ஜனநாயகத்தை குழி தோண்டி புதைப்பதற்கு ஒப்பாகும். இதை இந்த நாட்டு மக்களுக்கும், இந்தப் பேரவையின் கவனத்திற்கும் கொண்டு வர நான் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

இந்த மசோதாவின் பல்வேறு அங்கங்கள் மிக அதிகமான அதிகாரத்தை அரசுக்குத் தந்து இருக்கின்றன. அதிலும் குறிப்பாக, 16-வது பிரிவைப் பொறுத்தவரைக்கும் "Protection of action taken in good faith" என்று இருக்கிறது. அந்த பஸ்களை எடுத்துக்கொள்வதற்கு அரசு குறிப்பிட்ட காரியங்களுக்காக, அல்லது சில நாட்களுக்காகவோ, சில மணி நேரத்திற்காகவோ எடுத்துக்கொள்வதற்கு, எடுக்கப்படுகிற நடவடிக்கைக்கு அது செல்லுபடி ஆக்குகிற ஒரு அங்கமாக ஒரு பிரிவு அதிலே தரப்பட்டு இருக்கிறது. அந்தப் பிரிவின்படி அந்த அதிகாரி 'குட் ஃபெய்த்' என்ற ஒரு இரண்டு வார்த்தைகளை வைத்துக் கொண்டு எதைச்

செய்தாலும், அது சட்ட சம்மதம் பெற்றதாக கருதப்பட வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. அதிகாரிகளைக் கொண்டு, இந்த நாட்டினுடைய பிரஜைகளை, தனிப்பட்டவர்களை, குடி மக்களை மிரட்ட முடியும் என்ற நிலைமையை இந்த மசோதாவின் 16-வது பிரிவு நிச்சயமாக அரசுக்குத் தருகிறது.

அது மட்டுமல்ல 17-வது பிரிவைப் பொறுத்த வரைக்கும் 'பார் ஆஃப் ஜுரிஸ்டிக்ஷன் டு சிவில் கோர்ட்ஸ்' என்ற ஒரு நிலைமை, அதாவது இதனால் பாதிக்கப்பட்டவர்கள் நீதிமன்றத்திற்குச் செல்லக் கூடாது என்ற அதிகாரத்தை, வரம்பற்ற அதிகாரத்தை இந்த மசோதா அரசுக்குத் தருகிறது. இது தேவை தானா? நிரந்தரமாக எப்பொழுமே ஓடிக் கொண்டிருக்கிற இடம் நீதிமன்றம். நீதி மன்றத்திற்குப் போகாதே என்று சொல்வது ஜனநாயகம் இல்லாத சர்வாதிகார நாட்டில் ஒரு வேளை வரவேற்கக்கூடிய ஒன்றாக இருக்குமே தவிர, ஜன நாயகத்தை வைத்துக் கொண்டிருக்கிற, ஜனநாயகத்தை நிரந்தரமாக வைத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று நினைத்துக் கொண்டிருக்கிற நம்முடைய நாட்டில் இப்படிப்பட்ட மசோதாக்களைத் திரும்பத் திரும்பக் கொண்டு வருவோமே யானால், அது நம் நாட்டிற்குச் செய்கின்ற மிகப் பெரிய துரோகமாகும் அல்லது கெடுதல் ஆகும் என்று நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

கூட்டுறவுத் துறையில் இது போன்ற மசோதாக்களைக் கொண்டு வந்து, நீதி மன்றத்திற்கே செல்லக் கூடாது என்று தடை விதித்து, நாடெங்கிலும் உள்ள கூட்டுறவு சங்கங்கள் ஊழலுக்கு இருப்பிடமாகவும், பிறப்பிடமாகவும் அமைந்து விட்டதை நாம் காண்கிறோம். இது போன்ற அதிகாரத்தை வைத்துக் கொண்டு, இந்த அரசு அமுல்படுத்துகிற நேரத்தில், கோர்ட்டுக்குச் செல்லக்கூடாது என்ற ஒரு கண்டிப்பை உண்டாக்குவோமானால், உரிமையை பறிப்போமானால், நம்மை அறியாமலேயே நம்மைச் சார்ந்தவர்கள் ஊழல் செய்வதற்கும், நம்முடைய அதிகாரிகள் இந்தச் சட்டத்தின் பாதுகாப்பின் கீழ் கண்டதைச் செய்வதற்கும் தவறுகளைச் செய்வதற்கும் இது வாய்ப்பு அளிக்கும் என்று சொல்ல விரும்புகிறேன். இதையே அவர்கள் திருப்புவார்கள். 'அதிகாரிகளிடம் நம்பிக்கை இல்லை, பாருங்கள் காங்கிரஸ்காரர்களுக்கு' என்று சொல்வார்கள். அது அல்ல. இரண்டொரு அதிகாரிகள் தவறு செய்தால் கூட, அந்தத் தவறுக்கு அரசு பொறுப்பேற்றுக் கொள்ளும்படியான சூழ்நிலை வரும். அம்மாதிரி சூழ்நிலையை உண்டாக்குவது தவறு என்பதை ஜனநாயக சர்க்கார் நிச்சயம் உணர்வார்கள் என்பதை நான் நம்புகிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல, பஸ்களை எடுத்துக் கொள்கிற முறை பற்றி 9-வது பிரிவிலே சொல்லப்பட்டிருக்கிறது, அதாவது 'அப்பீல்ஸ் ஃப்ரம் ஆர்டர்ஸ் ஆஃப் ரெகுவிஸிஷனிங்'. அதைக் கொஞ்சம் படித்துப் பார்க்க வேண்டும். அது மாத்திரமல்ல. 7-வது பிரிவில் 'பிரின்ஸிபிள்ஸ் அண்டு மெதெட்ஸ் ஆஃப் டிட்டர் மினிங் காம்பென்சேஷன்' பற்றி, அதாவது எப்படி இந்த பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டு நஷ்ட ஈட்டுத் தொகை தருவது என்பதைப்பற்றி சொல்லப்பட்டிருக்கிறது.

(c) the Government, may in any particular case nominate a person having expert knowledge as to the nature of the motor vehicle". . .

என்பதைச் சொல்லி, யாரை வைப்பார்கள், எப்படிப்பட்ட அதிகாரிகளை வைப்பார்கள், அந்த அதிகாரிகள் எப்படிச் செயல்படுவார்கள் என்று தெரியாது.

இந்த அரசுக்கு விரோதமாக, இந்த அரசு விரும்பாத இந்தத் துறையில் இருக்கிற வல்லுனர்கள் நியமிக்கப்படுவார்களா? அல்லது ஒரு வேளை அவர்களுடைய கட்சியைச் சார்ந்த, அந்தப் பகுதியில் இருக்கிற சட்டமன்ற உறுப்பினர், பாராளுமன்ற உறுப்பினர் ஆகியோருக்கு வேண்டாத பஸ் முதலாளியாக இருந்தால், அவருடைய கதி என்ன? அவர்களை எப்படி இந்த மசோதாவை எடுத்துக் கொண்டு இந்த அரசு மிரட்ட முடியும் என்பதைத் தான் நினைத்துப் பார்க்க வேண்டும்.

இந்த மசோதாவிற்கான தேவை பூர்த்தியாகிவிட்டது. 1970-ம் ஆண்டு ஆகஸ்டு 15-ம் தேதி இந்த மசோதாவின் தேவை பூர்த்தியாகிவிட்டது. அதற்குப் பிறகு இந்த மசோதா இன்றைக்குக் கொண்டுவரப்படுவதற்குக் காரணம், இந்த அரசு 1972 வருகிறதே என்று நடுங்கிக் கொண்டிருக்கிற நிலைமையைத் தான் இது காட்டுகிறது. இந்த அதிகாரத்தை வைத்துக் கொண்டு (சில ஆளும் கட்சி உறுப்பினர்கள் 'நோ, நோ') ஆமாம். இந்த மசோதாவை வைத்துக் கொண்டு பஸ் முதலாளிகளைத் தங்கள் பக்கம் திருப்புவதற்கு, அவர்களை மிரட்டுவதற்கு முடிந்தால், தங்கள் கட்சிக்குப் பல்வேறு ரூபங்களிலே லாபம் பெறுவதற்கு இந்த மசோதா இந்த நேரத்தில் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது என்பதை யாரும் மறுத்துவிட முடியாது.

பஸ் முதலாளிகளை ஒழித்துவிடுவோம், பஸ் போக்குவரத்தை தேசியமயமாக்கிவிடுவோம் என்றெல்லாம் சொன்னீர்கள். என்ன செய்தீர்கள்? அதையெல்லாம் விட்டுவிட்டு பஸ் முதலாளிகளை வளர்த்துவிட்டு, அதிகமான பஸ் முதலாளிகளை இந்த நாட்டில் உருவாக்கிவிட்டு, அவர்கள் மீது ஒரு கத்தியை வைத்துக் கொண்டு மிரட்டிக் கொண்டே இருக்கிறீர்கள். அவர்கள் தவறிப் போய் அந்தப் பக்கம் போய்விட்டால், இந்த அரசுக்கு விரோதமாக இருப்பார்களேயானால், காங்கிரஸ்காரர் என்று தோற்றம் அளித்தால் கூட, இதோ எங்களிடம் சட்டம் இருக்கிறது என்று காட்டுவதற்கு அவசரம் அவசரமாக 1972-க்கு முன்பு இந்த மசோதாவைச் சட்டமாக நிறைவேற்ற வேண்டும் என்ற நிர்ப்பந்தத்திற்கு தி.மு.க. வந்துவிட்டது என்ற நிலைமையை தான் இந்த மசோதா காட்டுகிறது.

ஆகவே, நான் மிகுந்த பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். இன்றையதினம் தி. மு. க. அரசாங்கம் இருக்கலாம், நாங்களே திரும்பவும் ஆட்சிக்கு வரலாம், காலம் நெருங்கிவிட்டது, இப்படிப்பட்ட நேரத்தில் நீங்களும், நாங்களும் சேர்ந்து பாதுகாக்க வேண்டிய, காப்பாற்ற வேண்டிய ஜனநாயகத்திற்கு எதிரான இது போன்ற மசோதாக்களை நாம் வரவேற்கக் கூடாது, எதிர்க்க வேண்டும் என்று சொல்லி, தி.மு.க. வினரும் என்னை ஆதரிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு, முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. கே. விநயகம்: இந்த மசோதாவின் நோக்கத்தை நாங்கள் எதிர்க்க மாட்டோம். ஏன் இப்பொழுது எங்களுடைய எதிர்ப்பை இதற்குத் தெரிவிக்கிறோம் என்றால், இதுவரையில் தேசியமயமாக்குகின்ற கொள்கையை எங்களிடமிருந்து தான் கற்றுக் கொண்டிருக்கிறீர்கள். தேசியமயமாக்குவதை நாங்கள் எதிர்க்கிறோம் என்பதில்லை. தேசியமயமாக்கினால் திறமையாகச் செயல்பட வேண்டும் என்பது தான் நோக்கம். இதுவரையில் தேசியமயமாக்கப்பட்ட விஷயங்களெல்லாம் லாபகரமாக நடக்கிறதா? அதே நேரத்தில் அரசாங்கத்திற்கு வர வேண்டிய வருமானம் வருகிறதா, எல்லோருக்கும் திருப்திகரமாக

நாம் நடத்துகிறோமா என்பதை யோசிக்க வேண்டும். இன்று ஆட்சியில் இருக்கிறோம். ஆகையால் தேசியமயமாக்கிவிட்டோம் என்று சொல்லி, விட்டுவிட்டுப் போவதில் லாபம் இல்லை, பயனில்லை. உங்களுக்கும் பயனில்லை, பிரயாணிகளுக்கும் பயனில்லை. அதிலே ஈடுபட்டிருக்கும் தொழிலாளிகளுக்கும் பயனில்லை.

ஆதலால், எங்களுடைய கருத்து என்ன வென்றால், தொழிலாளர்கள் சரிவர வேலை செய்யவில்லை, 25 பேர்களுக்கு மேல் பஸ்களில் ஏற்றமாட்டோம் என்று அவர்கள் கூறினால், கலைஞர் அவர்கள் போய் 'இது மாதிரி தகராறு செய்தால் எல்லாவற்றையும் முதலாளிகளிடம் தந்துவிடுவேன்' என்று அங்கே மிரட்டுகிறார். பிறகு இங்கே வருகிறார், முதலாளிகளிடம் வருகிறார். '15-ம் தேதி பஸ்களை ஓட்டாமல் நிறுத்தினால், இதையெல்லாம் தேசியமயமாக்கிவிடுவேன்' என்று மிரட்டுகிறார். 'வாட் இஸ தில் டபிள்டங்டு ஆர்குமெண்டு?' 'டபிள்டங்கு' என்று ஆங்கிலத்தில் சொன்னால் அது எவ்வளவு காரமானது தெரியுமா? அது உங்களுக்குப் புரியாது. இரு நாக்கு படைத்த ஆர்குமெண்டு என்று தமிழில் சொன்னால் குதிப்பீர்கள், ஆங்கிலத்தில் இருப்பதால் சும்மா இருப்பீர்கள். (குறுக்கீடு) 'ஆல் ரைட், ஐ டு நாட் வாண்ட். டு அஃபெண்டு யு.'.

தேசியமயமாக்குவது என்றால் முறையாகச் செய்ய வேண்டும், மிரட்டக் கூடாது. எங்களிடத்தில் சக்தி இருக்கிறது, இதற்கு ஒரு மசோதாவைக் கொண்டு வருகிறோம் என்ற நிலையில் கொண்டுவரக் கூடாது. உங்களுக்குச் சாதகமாக இருக்க வேண்டும் என்றெல்லாம் அவர்களை மிரட்டுவீர்கள் என்று நாங்கள் சந்தேகப்படுவதில் என்ன தவறு? அதனால் தான் சொல்கிறேன். இப்பொழுது வேண்டாம். தேசியமயமாக்குகிற சக்தி நமக்கு எப்பொழுதும் இருக்கிறது. இம்மாதிரி சட்டம் இல்லையென்றால், இம்மாதிரி ஒரு மசோதா கொண்டுவருவதற்கு வழியில்லாவிட்டாலும் கூட, கவர்னரிடம் சொல்லி இரண்டு மணி நேரத்தில் வேண்டுமென்றால் இது சம்பந்தமாக ஒரு ஆர்டினன்ஸ் போட்டு விடலாம், அப்படி ஒரு ஆர்டினன்ஸ் கொண்டு வரமுடியும். எனக்குத் தெரியும், அவர்கள் இன்னும் அமைச்சர்களுக்கு விளக்கமாகச் சொல்லியிருந்தால், இந்த வாதத்திற்கே இடமில்லை. 'நாங்கள் வாபஸ் பெற்றுவிட்டோம், இனிமேல் செய்ய மாட்டோம்' என்று அவர்கள் சொல்லியிருந்தால், திரு. விநயகம் திரு. ராமமூர்த்தி அவர்களின் வாதம் சரி என்று இங்கு அமைச்சர் அவர்கள் வாதிக்கலாம். 'தே ஹாவ் டெம்பரரிலி போஸ்ட்போண்டு திஸ் ஸ்ட்ரைக்' என்று தான் சொன்னார்கள். இதை அப்படியே விட்டிருந்தால் தலைவர் அவர்களே என்னிடம் சொல்லியிருப்பார். அவர்கள் இப்படிச் சொல்கிறாரே, விநயகம் என்று சொல்லியிருப்பார். 'ஐ ஹாவ் ஆன்டிசிபேடட் ஹிம். அவர் எழுந்து சொல்வார் என்று எனக்குத் தெரியும். அதற்குத் தான் முன்னதாகவே நானே சொல்லிவிட்டேன். பிரைவேட் முதலாளிகள் ஏதோ வீம்புக்கு போராடுகிறார்கள் என்பது இல்லை. அவர்களும் வாழவேண்டும், அவர்கள் குடும்பமும் வாழவேண்டும், அவர்களுக்கு வருவாயும் வரவேண்டும். அந்தச் சூழ்நிலைக்குத் தகுந்தவாறு திருத்தி அமைத்துக்கொள்கிற மனப்பான்மை அவர்களுக்கு வந்திருக்கிறது. பழைய பரம்பரையிலே, முன்பு இருந்ததைப் போலவே அவர்கள் இருக்கவில்லை. ஏன் அவர்களை மிரட்டவேண்டும்? பயமுறுத்தவேண்டும்? ஆங்கிலத்தில் சொன்னால், why hang the Damocle's Sword upon their heads

அதைச் செய்தால், இதைச் செய்வோம் என்று ஏன் மிரட்டவேண்டும்? அப்படி மிரட்டுவதைவிட தைரியமாக அரசாங்கமே எடுத்துக் கொள்ளலாமே? அவர்களை அழைத்து, நாங்கள் எடுத்துக்கொள்கிறோம், காம்பென்சேஷன் கொடுக்கிறோம் என்று முறையாக சொல்லிவிடுங்கள். மக்களுக்கு பயன்படட்டும். ஆனால் சரிவர நடக்கவில்லை என்று நீங்களே ஒத்துக்கொண்டிருக்கிறீர்கள், ஒத்துக்கொண்ட பிறகு ஏன் இந்தப் பிடிவாதம் பிடிக்கவேண்டும் என்பது தான் என்னுடைய கேள்வி.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்: தலைவர் அவர்களே, இந்த மசோதாவைப் பொறுக்குக் குழுவிற்கு அனுப்ப வேண்டும் என்ற, மாண்புமிகு திரு. ராமமூர்த்தியின் திருத்தத்தை ஆதரித்து, ஓரிரு கருத்துக்களைக் கூறுவதற்கு முன் வருகிறேன்.

இந்த மசோதா அதிகமான அதிகாரத்தை அரசாங்கத்திற்குக் குவித்துக் கொடுக்கும் முறையில் இருக்கிறது. தனியார் சொத்துக்களைக் கைப்பற்றுவதற்கு அதிகமான அதிகாரம் குவியலாக இருக்கிறது இந்த மசோதாவில். காம்பன்சேஷன் முறையைப் பற்றிக் கூறும்போது, ஆர்பிட்ரேடர் நடுவர் என்பவருக்கு அதிகாரம் வழங்கி, தீர்ப்பு வழங்கவேண்டும் என்று சொல்லுகிறது. அக்ரிமெண்ட் படி அவார்ட் கொடுக்கலாம்; அது இல்லாவிட்டால், நடுவர் தீர்ப்புக்கு விட்டுவிட வழி வகை செய்திருக்கிறது. ஆனால், பொதுவாக இந்த மசோதாவைப் பார்க்கும் போது, கொடுத்திருக்கிற அதிகாரங்கள் அதிகமாக இருக்கின்றன. அமிதமாக இருக்கிறது. தனிப்பட்டவர்களுடைய சொத்துரிமையைப் பாதிக்கும், எக்ஸ்ப்ரோப்ரியேட்டரியாக இருக்கும் என்று கூற விரும்புகிறேன். ஒருவருடைய சொத்தைக் கையகப்படுத்த, காம்பன்ஸேஷன், நஷ்டஈடு கொடுக்க வேண்டும் என்று அரசியல் அமைப்புச் சட்டத்தில் இருக்கிறது. ஆனால், இந்தச் சட்டப்படி, அந்த வழிமுறைகளைப் பின்பற்றியிருக்கிறார்களா, அந்த முறை அடிப்படையாக இந்த மசோதாவில் இருக்கிறதா என்றால், இல்லை என்று துணிச்சலாகக் கூறமுடியும். அதிலும் ஸிவில் ப்ரொஸீசர் கோட் ஒரு சில காரியங்களுக்கு பாதகமாகும் என்ற முறையில் இதிலே கூறியிருக்கிறது.

இந்த மசோதாவில், திரு. ராமமூர்த்தி கூறியதுபோல், 'போன ஃபைடி' ஆக அந்த அதிகாரிகள் கடமையை நடத்துகிறார்கள், 'குட் ஃபெயித்', என்றால், அப்பொழுது அவர்மீது எந்தவிதமான வழக்கும் கிடையாது. உதாரணமாக, நஷ்டம் ஏற்பட்டிருந்தாலும், வழக்குத் தொடர முடியாத அவல நிலை இருக்கிறது.

பதின்மூன்றாவது ஷரத்தைப் பார்த்தால், ஒரு இடத்தில், 'The competent authority or officer may enter any premises and inspect any motor vehicle.' என்று அந்த கிளாசில் கூறியிருக்கிறது.

பொதுவாக இதிலே அதிகமான அதிகாரம் கொடுத்திருக்கிறது. வீட்டில் எந்த இடத்திலும் செல்லுவதற்கும், சோதனை நடத்துவதற்கும் உரிமைகள் கொடுக்கப் பட்டிருக்கின்றன. பொதுவாகப் பார்க்கும்போது, இந்த மசோதாவில் பல அம்சங்கள் இருக்கின்றன. ஒரு வேளை இம்மூவபிள்ஸ் ரிக்விஸிஷன் ஆக்டை மாடலாக வைத்துக் கொண்டு இந்த மசோதாவைத் தயாரித்திருக்கலாம். இருந்தாலும், விரிவாகச் செய்வது நல்லதொரு முடிவு

காண்பது சாலச் சிறந்ததாக இருக்கும். அதோடு இன்னும் பல காரியங்களையும் முன்னிட்டு, இந்த மசோதாவை பொறுக்குக் கமிட்டிக்கு அனுப்பவேண்டும் என்று வன்மையாகக் கூறி, அமர்கிறேன். வணக்கம்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : தலைவர் அவர்களே, இந்த மசோதாவை இந்தச் சபையில் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும் என்று சொல்லிய நேரத்தில் தெளிவாக, பஸ் அதிபர்கள் **They have only deferred not dropped it,** என்று சொல்லி ஏற்கனவே அவசரச் சட்டம் போட்டிருப்பதை சட்டமாக்க இந்த மசோதா தேவை என்பதையும் சொல்லி, இந்த மசோதாவை சபையில் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று சொல்லப்பட்டது.

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தேசியமயமாக்கும் கொள்கை பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். நம்முடைய அரசு தேசியமயமாக்கும் கொள்கை அடிப்படையில் சில காரியங்களைச் செய்திருக்கிறது. எழுபத்தி ஐந்து மைலுக்கு மேல் உள்ள வழித்தடங்களை எடுக்க வேண்டும் என்ற முறையில் எடுத்திருக்கிறது. அது தொடர்ந்து செயல்பட அரசு தக்க நடவடிக்கை எடுக்கிறது, அப்படிப்பட்ட கருத்தை வலியுறுத்தி வருகிறது. அது இந்த அவைக்கும் உறுப்பினர்களுக்கும் தெரியும்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ராமமூர்த்தி சில விதிகளைக்காட்டி, குறைபாடுகள் இருப்பதாகச் சொன்னார்கள். குறிப்பாக 16-வது விதியை சுட்டிக் காட்டி, **Protection of action taken in good faith** என்றிருப்பதில் அரசாங்க அதிகாரி நல்லெண்ணத்தோடு எடுக்கிறதற்கு பாதுகாப்பு கொடுத்திருப்பதைச் சொன்னார்கள். நல்லெண்ணத்தோடு செய்வதற்கு பாதுகாப்புக் கொடுக்க வேண்டியதுதான். 'குட் ஃபெயித்'-தில் இல்லாவிட்டால், **Malafide** அல்லது **bad faith** என்றால், ராமமூர்த்திற்குத் தெரியும், ஹைக்கோர்ட்டுக்குப் போகலாம் **Good faith** இல்லாமல் **bad faith** ஆக இருந்தால், அப்பொழுது கூட கோர்ட்டுக்குப் போகலாம். அந்த உரிமைஇருக்கிறது.

17வது பிரிவில் நஷ்ட ஈடு பற்றிச் சொன்னார்கள். சொல்லும்போது, ஆர்பிட்ரேடர்கள் நியமிக்கும்போது, கட்சிக்காரர்களை நியமித்து விடுவார்கள் என்றார்கள். கட்சிக்காரர்களைப் போடவேண்டும் என்று சொல்லப் படவில்லை. அப்படி எண்ண வேண்டிய அவசியம் இல்லை. ஏழாவது விதியைப் பொறுத்த வரையில் Principles and method of determining compensation.

அந்தப் பிராகிளாஸையும் படித்துக் காண்பித்திருந்தால், விளக்கம் கிடைத்திருக்கும்.

Where any motor vehicle is requisitioned under this Act there shall be paid compensation the amount of which shall be determined in the manner and in accordance with the principles hereinafter set out, that is to say.

(*a*) where the amount of compensation can be fixed by agreement, it shall be paid in accordance with such agreement :

இரு சாராருக்கும் ஒப்பந்தம் ஏற்பட்டிருந்தால், அந்த அடிப்படையில் நஷ்டஈடு கொடுக்கலாம்.

(*b*) Where no such agreement can be reached, the Government shall appoint as arbitrator a person who is or has been or is qualified for appointment as a Judge of a High Court.

ஹைகோர்ட் ஜட்ஜ் நியமனத்திற்கு தகுதியுள்ளவர் நியமிக்கப்படலாம். திரு. ராமமூர்த்தி கூட ஹைக்கோர்ட் ஜட்ஜாக வரலாம், அவரும் நியமிக்கப் படலாம். ஜட்ஜ் ஆக தகுதியுள்ளவர்கள் நியமிக்கப்படலாம் என்று சொல்லப் பட்டிருக்கிறது. (Interruption) Don't we will appoint him also?

(*c*) the Government, may. in any particular case nominate person having expert knowledge as to the nature of the motor vehicle requisitioned, to assist the arbitrator and where such nomination is made, the person to be compensated may also nominate an assessor for the same purpose.

அரசாங்கம் மாத்திரம் நாமினேட் செய்ய வேண்டிய அவசியம் இல்லை. ஆர்பிட்ரேடாராக ஒரு எக்ஸ்பர்ட்டை நியமனம் செய்வது, அரசாங்கம் நியமிக்க லாம், அந்த நஷ்ட ஈடு பெறுகிறவரும் நியமிக்கலாம் என்று இருக்கிறது. எனவே, நஷ்ட ஈடு விதி முறைகள் விளக்கமாகக் கூறப்பட்டிருக்கிறது. எந்த விதமான தவறும் ஏற்பட்டுவிடாது என்று நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, அவசர காலங்களில் சட்டத்தை உருவாக்கி, கோர்ட்டுக்கு போகும் அவசியம் இல்லாமல் இருப்பது பற்றிச் சொன்னார்கள். அவசரகாலத்தில் கோர்ட்டுக்குப் போவதும், அங்கே காலதாமதம் ஆவதும் ஆக இருந்தால் பொது மக்களுக்குச் செய்ய வேண்டிய கடமையில் தவறிவிடுவோம். இந்தச் சட்டத்தின் முக்கியமான நோக்கமே பொது மக்களுக்கு ஏற்படும் கஷ்டத்தைத் தவிர்க்க வேண்டும் என்பதுதான். பொது மக்களுக்கு, 'எசன்சியல் சர்வீஸ்' போக்கு வரத்து பாதிக்கப்படக் கூடாது என்பது நோக்கம். அந்த நோக்கத்தின் அடிப்படையில் நடவடிக்கை எடுக்க அதிகாரத்தை இந்த மசோதாவின் மூலம் எடுத்துக் கொள்ள ஏற்பாடு செய்யப் படுகிறது. வேறு ஒன்றும் தவறான எண்ணம் கொள்ள வேண்டாம். அதிகாரிகள் நல்ல முறையில் பணியாற்று வார்கள். பணியாற்றி வருகிறார்கள்.

இந்த சட்டத்தின் அவசியத்தைப் பற்றி முன்பே கூறியிருக்கிறேன். ஆகவே, இந்த மசோதாவை மன்றம் ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

திரு. க. இராமமூர்த்தி: தலைவர் அவர்களே, கொள்கை அடிப்படையில், இந்த மசோதா பொறுக்குக் கமிட்டிக்குப் போகவேண்டும் என்று நான் விரும் பினாலும், பொது மக்களுக்கு ஏற்படக்கூடிய சங்கடங்களை தவிர்க்கவே இந்த மசோதா என்று அமைச்சர் உறுதியளிப்பதால், அந்த உறுதியை நம்பி, மசோதா வேறு விதமாகப் பயன் படுததப்படமாட்டாது என்று நம்பி, என்னுடைய திருத்தத்தை வலியுறுத்தவில்லை.

திரு இராமமூர்த்தியின் திருத்தம் பேரவையின் அனுமதியோடு திரும்பப் பெறப்பட்டது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவையின் முன்னுள்ள கேள்வி.

"தமிழ்நாடு 1970-ம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகளைக் கேட்டுப் பெறுதல் மசோதா (சட்டப் பேரவை மசோதா எண் 32/70) ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்".

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு மசோதா பிரிவுவாரியாக ஆய்வுக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டது.

பிரிவுகள் 2-முதல் 21-வரையில் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு நிறை வேற்றப்பட்டன.

குறுந்தலைப்பு, முகப்புரை, நெடுந்தலைப்பு ஆகியவை பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டது.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 'தமிழ்நாடு 1970-ம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகளைக் கேட்டுப் பெறுதல் மசோதா (சட்டப்பேரவை மசோதா எண் 32/70) சட்டமாக நிறைவேற்றப்பட வேண்டும்' என்று கோருகிறேன்.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, மசோதா சட்டமாக நிறை வேற்றப்பட்டது.

9. அரசினர் தீர்மானங்கள்.

(அ) உறுப்பினர்கள் சொத்துவிவரம் தெரிவிக்கும் படிவத்தில் திருத்தம்.

மாலை 5-30 மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"சட்ட மன்ற உறுப்பினர்களின் சொத்து பற்றிய விவரங்களைத் தெரி விப்பது குறித்து அரசுத் தீர்மானத்துடன் இணைக்கப்பட்டுள்ள படிவத்தில் 'விவரக் கணக்குகள் கொடுப்பதற்கான நடைமுறை' என்ற தலைப்பின்கீழ் (2) பத்தியில்,

'ஏப்ரல் 30-ம் நாள்' என்ற சொல்லுக்கும் இலக்கங்களுக்கும் பதிலாக, 'செப்டம்பர் 30-ம் நாள்' என்ற சொல்லையும், இலக்கங்களையும் அமைத்துக் கொள்ள வேண்டும்"

என்று முன்மொழிகிறேன்.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

(ஆ) தமிழ்நாடு 1950-ம் ஆண்டு பருத்தி போக்குவரத்து விதிகளில் திருத்தம்.

THE HON. DR. (THIRUMATHI) SATHIAVANIMUTHU: Sir, I move—

"That the following draft rule to be issued by the State Government under section 7 of the Cotton Transport Act, 1923 (Central Act III of 1923) substituting the existing rule 7 of the Tamil Nadu Cotton Transport Rules, 1950 be approved as required by section 8 of the said Act".

DRAFT NOTIFICATION.

In exercise of the powers conferred by section 7 of the Cotton Transport Act, 1923 (Central Act III of 1923), the Governor of Tamil Nadu hereby makes the following amendment to the Tamil